

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**THAMIRES GERHARDT LOUZADA DE SOUZA**

**DIREITO MARÍTIMO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**THAMIRES GERHARDT LOUZADA DE SOUZA**

**DIREITO MARÍTIMO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**THAMIRES GERHARDT LOUZADA DE SOUZA**

**DIREITO MARÍTIMO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico este trabalho a minha família, em especial a minha mãe, Luciane, que esteve ao meu lado em todos os momentos da minha vida, que acreditou no meu potencial e nunca mediu esforços para me proporcionar a oportunidade de construir minha carreira profissional.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, pois Ele sempre me guarda e me sustenta. À minha família, por ser minha base e meu porto seguro nos momentos de difíceis desta caminhada. Ao meu primo Augusto, por tanto apoio, motivação e incentivo. Ao meu namorado, Luiz, que sempre esteve presente com gestos e palavras que tornaram minha rotina mais leve. Aos grandes amigos que fiz na EFOMM, com os quais passei três anos extrema e incrivelmente especiais. E ao professor e orientador Marcelo Neves, pelo auxílio e conhecimento, sem os quais a conclusão deste não seria possível.

O mundo está nas mãos daqueles que têm a  
coragem de sonhar e de correr o risco de viver  
seus sonhos.

(PAULO COELHO)

## RESUMO

O objetivo deste trabalho, longe de esgotar o tema, é abordar sobre a poluição em caso de derramamento de óleo no mar. Serão abordados os principais acidentes ambientais, provenientes de poluição por óleo cru, suas causas e os impactos, bem como as medidas adotadas pela Comunidade Marítima, a fim de evitar novos acidentes, causando a destruição de uma das principais fontes de recursos para a vida humana: o oceano. Além de citar a forma de combate a poluição adotada pelo Brasil, através do Plano Nacional de Contingência e analisar, segundo a legislação do país, o caso da responsabilização do transportador poluidor. O estudo conclui que o derramamento de óleo pode causar grande prejuízo econômico, além de prejudicar a fauna e a flora; que o poluidor em raras exceções se eximirá do dever de indenizar; e que não se sabe se o plano brasileiro é eficaz em grandes derramamentos. Logo, a forma mais eficaz de combater a este tipo de poluição é a prevenção.

Palavras-chaves: Poluição. Derramamento de óleo no mar. Meio ambiente marítimo. Desenvolvimento sustentável. Direito marítimo.

## **ABSTRACT**

The goal of this work is talk about pollution in case of oil spill in the ocean. The principals environment accidents with crude oil, the causes and impacts will be talked and also the rules of the Maritime Community to avoid other accidents and prevent the pollution of the ocean. It is mention as well how to combat the oil pollution in Brazil, through a National Plan Contingency and analyze, by the legislation of this country, the case of polluter's responsibility. This study concludes that the oil spill can cause great economic harm and damage the fauna and flora; that the polluter usually has to indemnify; and it is not know whether the Brazilian plan is efficient in a large oil spill. So, the best form to combat this kind of pollution is to prevent.

Key words: Pollution. Oil Spill in the ocean. Maritime Environment. Sustainable Development. Maritime Law.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Número de derramamentos grandes (acima de 700 toneladas)	12
Figura 2 - Quantidade de petróleo derramada (acima de 7 toneladas)	13
Figura 3 - Causa dos derrames pequenos, 1974-2011	15
Figura 4 - Causa dos derrames intermediários, 1970-2011	16
Figura 5 - Causa dos derrames grandes, 1970-2011	16
Figura 6 – Estrutura Organizacional do PNC	27
Figura 7 – Árvore de tomada de decisão do PNC	29

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ITOPF - International Tanker Owners Pollution Federation

IMO - International Maritime Organization

ISM Code - International Safety Management Code

OPRC - Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation

MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

EIA - Estudos de Impactos Ambientais

ONU - Organização das Nações Unidas

MEPC - Marine Environment Protection Committee

IOPP - International Oil Pollution Prevention

INTERVENTION - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties

CLC - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

SOLAS - Convention for the Safety of Life at Sea

AM - Autoridade Marítima

LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

DPC - Diretoria de Portos e Costas

ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

SISNAMA - Sistema Nacional de Meio Ambiente

CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente

MMA - Ministério do Meio Ambiente

PEI - Plano de Emergência Individual

LO - Licença de Operação

PA - Plano de Área

PNC - Plano Nacional de Contingência

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

GAA - Grupo de Acompanhamento e Avaliação

SISNOLEO - Sistema de Informações sobre Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras

BCP - Bareboat Charter Party

TCP - Time Charter Party

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	11
<b>2</b>	<b>DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR</b>	12
<b>2.1</b>	<b>Grandes Acidentes</b>	13
<b>2.2</b>	<b>Causas dos Acidentes</b>	14
<b>2.3</b>	<b>Impactos Ambientais</b>	17
2.3.1	Impacto sobre a condição da coluna de água e fundo	17
2.3.2	Impacto sobre a flora e fauna aquáticas	18
<b>3</b>	<b>LEGISLAÇÃO</b>	19
<b>3.1</b>	<b>Legislação Internacional</b>	19
3.1.1	MARPOL 73/78	19
3.1.2	INTERVENTION	21
3.1.3	CLC 69	21
3.1.4	SOLAS, 74	22
3.1.5	OPRC-90	22
<b>3.2</b>	<b>Legislação Nacional</b>	23
3.2.1	Lei do Óleo	24
3.2.2	Lei de Crimes Ambientais	25
3.2.3	Licenciamento Ambiental	25
<b>4</b>	<b>PRESERVAÇÃO E CONTROLE EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS</b>	27
<b>4.1</b>	<b>Plano de Emergência Individual (PEI)</b>	27
<b>4.2</b>	<b>Plano de Área (PA)</b>	28
<b>4.3</b>	<b>Plano Nacional de Contingência (PNC)</b>	29
<b>5</b>	<b>RESPONSABILIDADE CIVIL EM CASO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR</b>	32
<b>5.1</b>	<b>Conceito de Responsabilidade Civil</b>	32
<b>5.2</b>	<b>Responsabilidade do Transportador Poluidor</b>	32
<b>5.3</b>	<b>Exclusão de Responsabilidade</b>	34
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	35
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	36

## 1 INTRODUÇÃO

À medida que a industrialização cresce, a poluição aumenta significativamente. Em relação ao meio ambiente marinho não é diferente, pois à medida que a frota marítima aumenta significativamente, maior tem sido o impacto ambiental sofrido pelas águas oceânicas que cobrem cerca de 70% da superfície da Terra.

O transporte marítimo é, sem dúvidas, um dos principais responsáveis pela poluição aquática, seja por lançamento de efluentes, emissão atmosférica, descarte de resíduos, transferência de espécies através da água de lastro ou pelo derramamento de óleo no mar.

Anualmente, estima-se o derramamento de um milhão de toneladas de óleo e seus derivados originados por incidentes marítimos, sendo, assim, responsáveis por cerca de 10% da poluição global dos oceanos, por ano<sup>1</sup>. As causas desses incidentes são diversas e suas consequências de grande prejuízo à fauna, à flora e à coluna de água.

Em virtude da alta incidência de tragédias e os sérios impactos ambientais, a preocupação da Comunidade Marítima aumentou, o que deu origem a implementação internacional de regulamentos e recomendações com medidas de prevenção, visando elevar os padrões de segurança da navegação não apenas para salvaguardar a vida humana, mas para proteger o meio ambiente aquático.

Nos últimos anos, a indústria petrolífera brasileira e a frota de navios em águas jurisdicionais brasileiras têm crescido muito, principalmente após a descoberta do pré-sal. Sendo assim, se faz necessário a existência de instrumentos que controlem essas atividades, a fim de que não sejam prejudiciais ao meio ambiente.

Na legislação brasileira, as ações de resposta a incidentes ambientais estão sendo consolidadas sob a forma de um Plano Nacional de Contingência, conforme determinado pela Convenção Internacional sobre Reparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, ratificada pelo Brasil. Entretanto, o país ainda não conta com um sistema eficiente e ágil para um acidente de poluição por óleo em grande escala.

Este trabalho pretende analisar a poluição dos mares proveniente de acidentes que causam derramamento de óleo no mar, suas causas, seus impactos e a ação da Comunidade Marítima para proteger o meio ambiente aquático, bem como a responsabilização do transportador poluidor segundo a legislação brasileira.

---

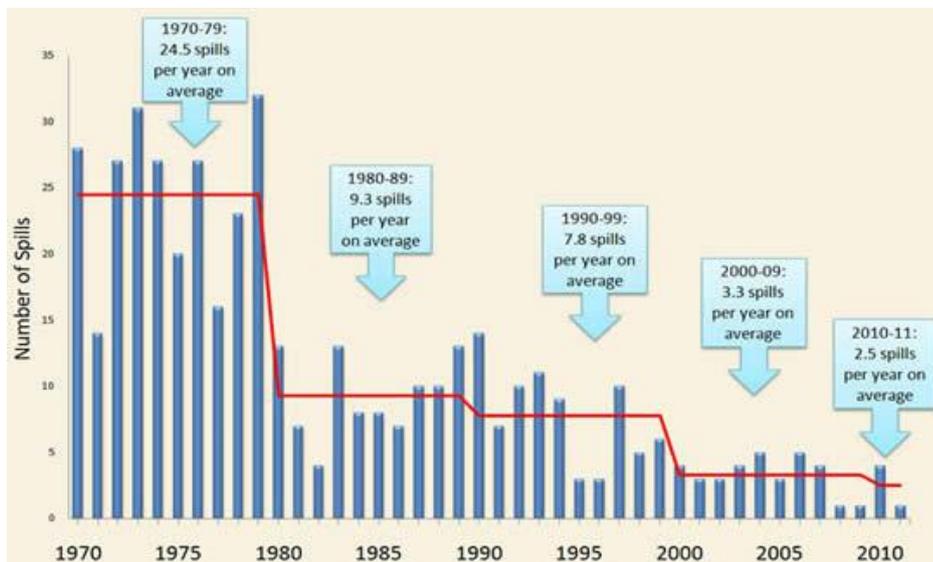
<sup>1</sup> SCARTOZZONI, Ada Maria. Poluição Marítima do Litoral. Disponível em: <<http://flavionogueira.wordpress.com/ecologia/oceano/poluicao-maritima-do-litoral/>>. Acesso em: 22 jul. 2014

## 2 DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR

Atualmente mais de 3.500 petroleiros estão em operação, estes navios são responsáveis pelo transporte de milhões de toneladas de óleo cru, por todo mundo. Sendo assim, quando ocorrem acidentes envolvendo essas embarcações, certamente haverá um desastre ecológico em grande escala, um intenso derramamento de óleo no mar.

Por razões históricas, os vazamentos são caracterizados por tamanho: menor que 7 toneladas, entre 7 e 700 toneladas e maior que 700 toneladas. De acordo com dados da ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation), organização que dá assistência em casos de derramamento, o número de grandes derramamentos (maiores que 700 toneladas) diminuiu significativamente durante as últimas décadas, entretanto continuam sendo os principais causadores de impactos de alta magnitude sobre o meio ambiente.

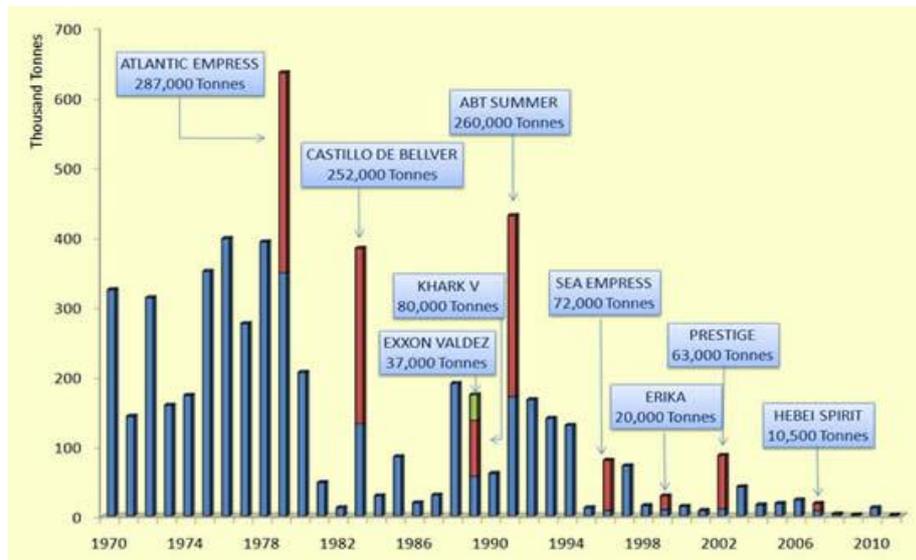
Figura 1: Número de derramamentos grandes (acima de 700 toneladas)



Fonte: [www.itopf.com](http://www.itopf.com)

O volume de petróleo derramado a partir de navios-tanque demonstra uma melhoria significativa ao longo dos anos, como ilustrado na figura 2.

Figura 2: Quantidade de petróleo derramada (acima de 7 toneladas)



Fonte: www.itopf.com

## 2.1 GRANDES ACIDENTES

O transporte marítimo de cargas perigosas, em particular o petróleo e seus derivados, tem expandido potencialmente ao longo dos últimos anos. Desde que a indústria petrolífera começou sua expansão, mais de 10.000 acidentes com derramamento de óleo cru em mar aberto, praias e enseadas, causados por navios e similares foram registrados.

Através de décadas, tornou-se constante a deliberada falta de cuidado em alto-mar, provocando históricas catástrofes que causaram grande prejuízo para a natureza e vida marinha. Serão abordados a seguir alguns acidentes destacados pela relevância dos efeitos e impacto ambiental:

- a) 1967 – Navio TORREY CANYON, encalhe próximo às Ilhas Scilly, na costa da Grã-Bretanha, provocando o derramamento de 119.000 toneladas de petróleo bruto, atingindo a costa sudoeste da Inglaterra e a costa norte da França, causando uma maré negra de 300 Km<sup>2</sup>.
- b) 1978 – Navio-tanque AMOCCO CADIZ, colisão seguida de encalhe e naufrágio, próximo a costa da Bretanha, derramando 230.000 toneladas de óleo bruto. A maré negra afetou 320 Km de costas francesas, matando milhares de moluscos e ouriços do mar.
- c) 1989 – Navio EXXON VALDEZ, colisão e encalhe em um recife, liberando 40.000 toneladas de petróleo no estreito Prince Willian, Golfo do Alasca (EUA). Cerca de 250

Km<sup>2</sup> de gelos árticos de difícil acesso foram afetados, tornando este o maior acidente ambiental da história.

Após esse acidente a IMO (International Maritime Organization) estabeleceu requisitos para o emprego de casco duplo em navios tanques, diretrizes especiais de inspeções e para as Sociedades Classificadoras, implementação do ISM Code (International Safety Management Code) e promulgação da OPRC-90 (Convenção Internacional sobre Reparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo), como será abordado no próximo capítulo.

- d) 1992 – Petroleiro HAVEN, explosão no Mar Mediterrâneo, provocando derrame de 144.000 toneladas de petróleo.
- e) 1996 – Petroleiro SEA EMPRESS encalhou e naufragou próximo ao porto de Miford Haven, no País de Gales, derramando cerca de 72.000 toneladas de óleo cru.
- f) 1999 – Petroleiro ERIKA, naufrágio na costa da Bretanha, França, depois de se partir em dois. O navio derramou mais de 20.000 toneladas de petróleo bruto, poluindo mais de 400 Km da costa.
- g) 2002 – Petroleiro PRESTIGE afundou a 250 Km da Costa da Galícia, Espanha, derramando cerca de 20.000 toneladas de óleo.

## 2.2 CAUSAS DOS ACIDENTES

São variadas as causas dos acidentes de navegação que resultaram em derramamento de óleo, mas podem ter um efeito significativo sobre a quantidade total derramada. As principais consideras são: erro humano, colisões, encalhes, falhas devido ao costado, falta de equipamentos, incêndio, explosão, uso de casco simples, idade dos navios, adoção de bandeiras de conveniência e descumprimento das normas de segurança.

A responsabilidade humana decorre da omissão de uma atitude de controle dos agentes causadores de tais derrames ou de uma atitude dolosa de descarga ilegal sem que antes seja tratado o produto despejado. Caracterizando, assim, o descumprimento das normas de segurança.

No transporte mundial, existe uma grande competitividade entre as empresas de navegação pelo preço do frete, então muitas empresas não substituíram seus navios tanques com casco simples por casco duplo. Entretanto, em virtude dos grandes impactos ambientais causados por derrames, a MARPOL (International Convention for the Prevention of

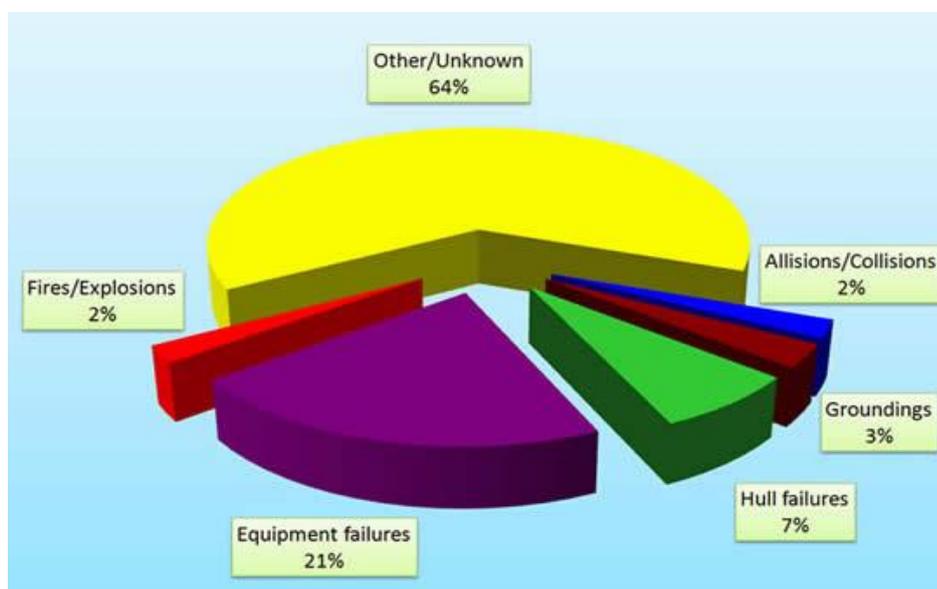
Pollution from Ships) veio banir da navegação os navios de casco simples, obrigando os países signatários substituírem seus navios por de casco duplo.

Outro fator que deve ser considerado é a idade do navio, pois a maioria dos sinistros que resultaram em derrame ocorreu com navios de mais de 20 anos. Por esse motivo, as empresas de navegação “vem priorizando atuar através da utilização de navios por afretamento em detrimento de frota própria como estratégia de competitividade”<sup>2</sup>.

Outra estratégia utilizada pelas empresas de navegação é a redução de custos através de registros abertos de Bandeiras de Conveniência. Estas se caracterizam pela inobservância de legislações e regulamentos relacionados à segurança da navegação e pela falta de fiscalização do cumprimento dos Códigos e Convenções. Conseqüentemente os maiores acidentes que provocaram derramamento de óleo no mar foram provocados por navios que ostentavam Bandeira de Conveniência.

As categorias de derramamento pequeno e médio são por volta de 95% de todos os incidentes registrados, sendo que 40% e 29%, respectivamente, ocorreram durante operações de carga e descarga, que normalmente ocorrem nos portos e terminais de petróleo. Embora a causa destes derrames seja desconhecida, pode ter sido devido às falhas do equipamento e do casco, que são responsáveis por cerca de 46% destes incidentes. (Figuras 3 e 4).

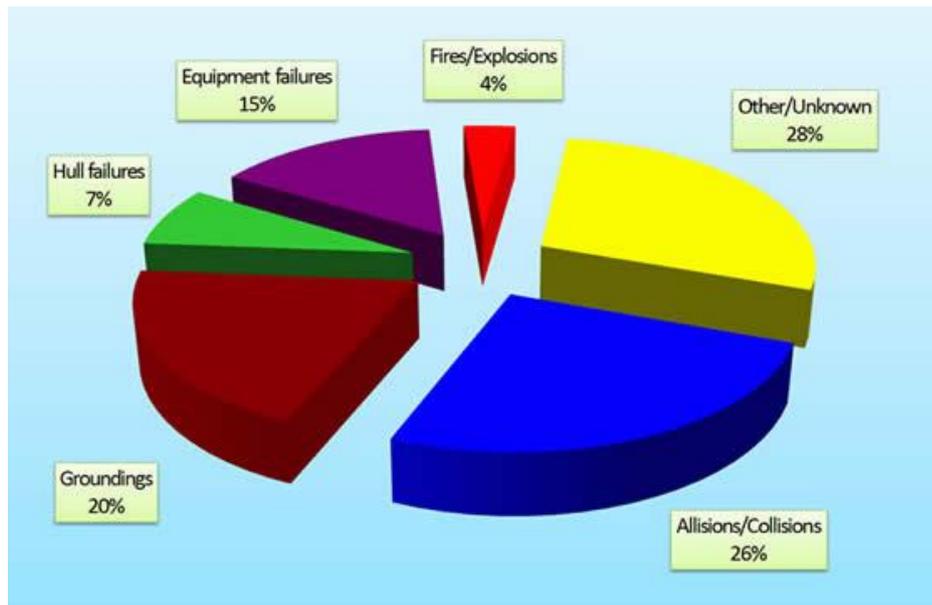
Figura 3: Causa dos derrames pequenos, 1974-2011



Fonte: [www.itopf.com](http://www.itopf.com)

<sup>2</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Direito Marítimo: Acidentes da Navegação e Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <<http://www.ambito-juridico.com.br/pdfsGerados/artigos/7102.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2014

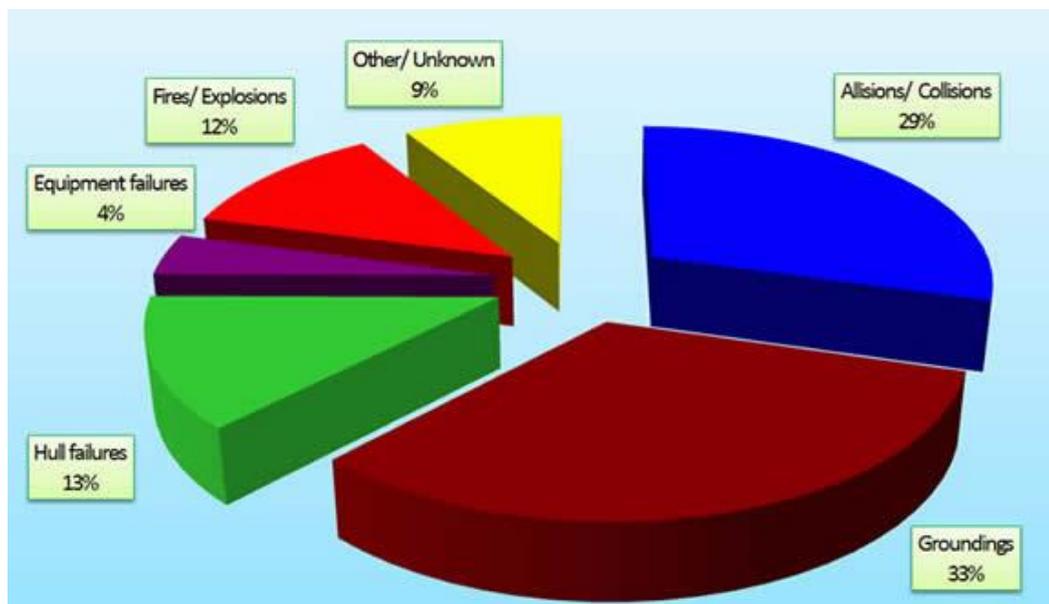
Figura 4: Causa dos derrames intermediários, 1970-2011



Fonte: www.itopf.com

Em relação aos grandes derramamentos, pode-se notar através da figura 5, que o principal problema, tem sido durante operações de carga e descarga. Além disso, 61% destes casos são em decorrência de incêndios, explosões e falhas de equipamento.

Figura 5: Causa dos grandes derrames, 1970-2011



Fonte: www.itopf.com

## 2.3 IMPACTOS AMBIENTAIS

Os EIA (Estudos de Impactos Ambientais) são quem promovem a avaliação da interferência no meio ambiente pela atividade em questão. Entende-se impacto ambiental como qualquer modificação do meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte, no todo ou em parte, dos aspectos ambientais da organização.

Um derrame de óleo pode gerar uma série de impactos sobre a vida marinha, bem como sobre atividades costeiras, prejudicando atividades recreativas (praias, mergulho e pescaria), prejuízos ao comércio (hotéis, restaurantes, turismo) pela ausência das atividades turísticas e de indústrias e centrais elétricas que usam recursos do mar e a outros setores da sociedade que se utilizam do ambiente afetado, como estaleiros e portos.

Os efeitos de um derrame de óleo sobre ambientes costeiros e marinhos dependem de fatores como: o volume do óleo derramado, bem como sua composição química; as condições meteorológicas e oceanográficas (ventos, correntes e marés); a posição geográfica e dimensões da área afetada.

Uma Gestão Ambiental bem estruturada e fiscalizada garante a proteção e segurança da tripulação e do meio ambiente. Listam-se, abaixo, os principais tipos de impactos sobre seguimentos marinhos, relatados quanto suas causas e como controlá-los.

### 2.3.1 Impacto sobre a condição da coluna de água e fundo

Abaixo serão apresentadas as causas, os impactos e os métodos de controles sobre a condição da coluna de água sobre o fundo:

- a) Causas: lançamento de água de lastro; lançamento de resíduos da própria embarcação; despejo de produtos petrolíferos na água; e lançamento de esgotos domésticos (inclusive das embarcações) e industriais.
- b) Impactos: película de óleo na superfície da água; contaminação da água e do fundo com organismos nocivos ou patogênicos; introdução de espécies exóticas presentes na água de lastro.
- c) Controle: estabelecimento de instalações adequadas de acordo com o Protocolo da MARPOL.

### 2.3.2 Impacto sobre a flora e fauna aquáticas

Abaixo serão apresentadas as causas, os impactos e os métodos de controles sobre a flora e fauna aquática:

- a) Causas: lançamento de água de lastro; lançamento de resíduos da própria embarcação; despejo de produtos petrolíferos na água; e lançamento de esgotos domésticos (inclusive das embarcações) e industriais.
- b) Impactos: alteração na composição de espécies devido ao aumento de fotossíntese decorrente do aumento do nível de nutrientes na água; redução dos níveis de oxigênio na água; danos causados por pesticidas ou metais pesados na cadeia alimentar.
- c) Controle: controle de efluentes; despoluição da água; estabelecimento de instalações adequadas de acordo com o Protocolo da MARPOL.

Em decorrência de tais acidentes e efeitos, fez-se necessária a implementação de medidas, adotadas pela IMO, a fim de evitar acidentes em maiores proporções e impactos ambientais. Como consequência, a severidade e a frequência dos fatos motivou a elaboração dos dispositivos legais, como serão vistos mais a frente. Avaliando o histórico de prejuízos marinhos, conclui-se que a fiscalização dos certificados de segurança, assim como a elaboração de planos de contingência e emergência é indispensável para uma navegação mais próxima da ambientalmente segura.

### 3 LEGISLAÇÃO

Com a preocupação da segurança da carga, da tripulação, das embarcações e do ambiente, foram realizadas convenções, a partir das quais são criadas leis específicas nos países signatários destas convenções. Percebe-se, pois, que não basta produzir e usufruir se não existirem meios de contenção, preservação e conscientização. Neste capítulo serão listadas algumas legislações no âmbito internacional e nacional, direcionadas ao assunto da poluição do mar provocada pelas “marés negras”.

#### 3.1 LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL

O frequente derramamento de óleo no mar proveniente de acidentes da navegação incentivou a IMO na criação de legislações internacionais relacionadas ao meio ambiente, visando à prevenção destas catástrofes.

A IMO é uma Agência Especializada da ONU (Organização das Nações Unidas), que trata da segurança do transporte marítimo e da prevenção da poluição marinha e do ar, oriunda de navios.<sup>3</sup> Essa Organização tem, hoje, 170 Estados Membros e o Brasil é parte do grupo B de seu Órgão Executivo.

O comitê da IMO que trata de assuntos relacionados ao meio ambiente é o MEPC (Marine Environment Protection Committee), cuja função consiste em examinar as questões relacionadas à prevenção e controle de poluição marinha e do ar, originada de navios. Entretanto, as Convenções criadas, no Brasil, devem ser avaliadas pelo Congresso Nacional, a fim de que sejam ratificadas e recebam força de lei no país.

##### 3.1.1 MARPOL 73/78

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, é a mais importante convenção internacional ambiental e tem por propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e por outras substâncias danosas e a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no meio ambiente marinho e no ar, oriunda de navio.

---

<sup>3</sup> Disponível em: < <https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/estrutura/imo>>. Acesso em: 16 ago. 2014

Como forma de prevenção de poluição acidental por navio, define também medidas de engenharia de construção naval e de operação de navios-tanque. As normas definidas por esta Convenção destinam-se tanto a navios como a portos e terminais.

A MARPOL possui, atualmente, 6 anexos, preocupando-se com a prevenção de diferentes formas de poluição marinha por navios:

- a) Anexo I – Regras para a prevenção da poluição por óleo;
- b) Anexo II – Regras para a prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel;
- c) Anexo III – Regras para a prevenção da poluição por substâncias danosas transportadas por mar sob a forma de embalagens;
- d) Anexo IV – Regras para a prevenção da poluição causada esgoto proveniente de navios;
- e) Anexo V – Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios; e
- f) Anexo VI – Regras para a prevenção da poluição do ar provenientes dos navios.

O Anexo I possui 39 regras, das quais se destacam as seguintes:

- a) Regras 6 e 7: dizem que todo petroleiro com arqueação bruta igual a 150 ou mais, e qualquer outro navio com arqueação bruta igual a 400 ou mais, estarão sujeitos às vistorias como inicial e de renovação. Após essas vistorias, será emitido pela Sociedade Classificadora um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (IOPP), cuja validade não deverá ultrapassar cinco anos.
- b) Regras 15 e 34: tratam das exigências para um navio efetuar a descarga de mistura oleosa para o mar, provenientes da praça de máquinas, tanques de carga, lastro e casa de bombas, dentro e fora de áreas especiais<sup>4</sup>.
- c) Regra 17: diz que todo petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais, e qualquer outro navio com arqueação bruta igual a 400 ou mais, deverá ser dotado de um Livro Registro de Óleo, Parte I (Operações nos Compartimentos de Máquinas). O qual deverá ser utilizado em caso de descarga de óleo ou de mistura oleosa ou em caso de uma descarga acidental ou de outra descarga excepcional de óleo (contendo as circunstâncias e o motivo da descarga).
- d) Regra 19: trata da exigência a todos os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas entregues após 6 de Julho de 1996 serem dotados de casco duplo.
- e) Regra 36: diz que todo petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais deverá possuir um Livro Registro de Óleo, Parte II (Operações com a Carga/Lastro). Neste deverá conter os registros de operações efetuadas no convés.

---

<sup>4</sup> “Área Especial significa uma área marítima na qual, por razões técnicas reconhecidas em relação à sua situação oceanográfica e ecológica e às características específicas do seu tráfego, é necessária a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por óleo.” (MARPOL, Anexo I, Regra 1 do Capítulo 1, § 10).

O Brasil é signatário desta Convenção, segundo o Decreto Legislativo Nº 2.508, de 4 de março de 1998, portanto todas as suas regras devem ser seguidas no país.

As medidas adotadas pela MARPOL reduziram significativamente à quantidade de acidentes da navegação que resultaram derramamento de óleo no mar, por esse motivo é considerada a mais importante convenção internacional para o meio ambiente marinho.

### 3.1.2 INTERVENTION

Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969. Esta estabelece o direito do Estado Costeiro tomar, em alto mar, as medidas necessárias para prevenir, atenuar ou eliminar os perigos graves e iminentes que apresentem, para suas costas, uma poluição das águas do mar por óleo, resultante de um acidente marítimo ou de ações relacionadas a tal acidente, suscetíveis, segundo tudo indique, de ter graves consequências prejudiciais.

O Decreto Nº 6.478, de 9 de julho de 2008, em seu artigo 1º decreta:

Art. 1º: A Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo e o Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não Óleo, apensos por cópia ao presente Decreto, serão executados e cumpridos tão inteiramente como neles se contém.

### 3.1.3 CLC 69

Convenção sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, tem como objetivo principal estabelecer o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar, excluindo-se os derivados claros como gasolina, óleo diesel e querosene, criando assim um sistema de seguro compulsório, que se aplica aos navios petroleiros dos países signatários.

Esta Convenção se aplicará a dano por poluição no mar territorial e zona econômica exclusiva do Estado Contratante e a medidas preventivas, onde quer que tenham sido tomadas, para impedir ou minimizar tais danos.

Os danos causados “são limitados a valores determinados por tonelada do navio poluidor, não devendo a indenização ultrapassar, em nenhum caso, à determinada quantia estabelecida”.<sup>5</sup>

A CLC 69 foi ratificada pelo Brasil, segundo o Decreto Nº 79.437, de 28 de março de 1977 que regulamenta a aplicação desta no país.

#### 3.1.4 SOLAS, 74

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974. Tem como objetivo principal especificar padrões mínimos de segurança para a construção, equipagem e operação de navios, a fim de evitar, também, danos ao meio ambiente, em particular ao meio ambiente marinho.

No capítulo IX, sobre gerenciamento para a operação segura de navios, é dito que a companhia e o navio deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code), cujo propósito consiste estabelecer um padrão internacional para a operação e gerenciamento seguro de navios e para a prevenção da poluição.

O Brasil é signatário desta convenção, conforme promulgado no Decreto Nº 87.186 de 18 de maio de 1982.

#### 3.1.5 OPRC-90

Convenção Internacional sobre Reparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, estabelecida em 1990 devido ao acidente com o petroleiro EXXON VALDEZ, em março de 1989.

O principal propósito desta convenção é promover a cooperação internacional e aperfeiçoar as capacidades nacional, regional e global de reparo e ações de resposta rápidas e efetivas para minimizar os impactos ambientais provocados pela poluição por óleo.

---

<sup>5</sup> Disponível em:

<[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes/responsabilidade\\_civil/clc](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/responsabilidade_civil/clc)>. Acesso em: 16 ago. 2014

Esta, também, atribui aos Estados Membros a prerrogativa de exigir dos empreendimentos um Plano de Emergência Individual interrelacionado ao Plano de Área e Plano Nacional de Contingência, os quais serão tratados no capítulo seguinte.

A Convenção foi promulgada pelo Decreto Nº 2.870 de 10 de dezembro de 1988, do qual se destaca o seguinte artigo:

Art. 6º: Cada parte deve estabelecer um sistema nacional para responder pronta e efetivamente aos incidentes de poluição por óleo. Este sistema incluirá, como um mínimo:

a) A designação de:

I. A(s) autoridade(s) nacional(is) competente(s) responsável(eis) pelo preparo e resposta em caso de poluição por óleo;

b) Um plano nacional de contingência, para preparo e resposta que inclua a relação organizacional entre os diversos órgãos envolvidos, tanto públicos como privados e que levem em consideração as diretrizes elaboradas pelo IMO.

### **3.2 LEGISLAÇÃO NACIONAL**

No Brasil, a Autoridade Marítima (AM) é exercida pelo Comandante da Marinha, conforme disposto no artigo 17 da Lei Complementar Nº 97, de 9 de junho de 1999:

Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim.

Segundo o artigo 3º da Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), cabe à AM implementar e executar esta Lei, a fim de salvaguardar a vida humana e a segurança da navegação, bem como a prevenção da poluição ambiental provocada pelas embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; além de delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

O Diretor de Portos e Costas (DPC) recebeu delegação de competência do Comandante da Marinha para o exercício das atividades de Autoridade Marítima do Brasil, para os aspectos relativos à Segurança do Tráfego Aquaviário e Meio Ambiente.

### 3.2.1 Lei do Óleo

É a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, tem origem na Convenção MARPOL, que o Brasil referendou, entretanto é mais restritiva, obriga embarcações a partir de 50 de AB a ter a bordo o Livro de Registro de Óleo.

Ela “dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”.

Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

Entre os itens abordados nesta Lei, destacam-se os seguintes:

Art. 4º: As substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

I - Categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

II - Categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

III - Categoria C: risco moderado tanto para saúde humana como para o ecossistema aquático;

IV - Categoria D: baixo risco tanto para saúde humana como para o ecossistema aquático.

Art. 15º: É proibida a descarga, em água sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria “A”, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

A Lei também determina, no artigo 22, que qualquer incidente ocorrido nas instalações por ela cobertas, que possa causar poluição em águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)

A Resolução Nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002 (Sanções às infrações previstas na Lei do Óleo) “dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento do óleo e outras

substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei 9.966 de 28 de abril de 2000, e dá outras providências”.

As multas aplicadas variam de sete a cinquenta mil reais, de acordo com a quantidade derramada e também pelas ações tomadas.

### 3.2.2 Lei de Crimes Ambientais

É a Lei Federal Nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998, a qual “dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências”. Esta lei responsabiliza pessoas físicas e jurídicas, sendo que a punição poderá ser extinta com apresentação de laudo que comprove a recuperação do dano causado.

Os crimes ambientais podem estar relacionados à fauna, flora e/ou poluição. Cabe aos funcionários do SISNAMA (Sistema Nacional de Meio Ambiente), bem como agentes da Capitania dos Portos, designados pela Autoridade Marítima, fiscalizar e vistoriar as embarcações, a fim de se evitar esses prejuízos citados. Por isso, torna-se necessário a atualização das leis, resoluções e determinações judiciais, mantendo a segurança da navegação e o meio ambiente saudável.

Art. 6º: Para imposição e gradação da penalidade, a autoridade competente observará a gravidade do fato, tendo em vista os motivos da infração e suas conseqüências para a saúde pública e para o meio ambiente;

Art. 54º: Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:

Pena – reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa

Podendo a pena ser aumentada ou diminuída, dependendo da gravidade do ato. As multas aplicadas podem chegar ao valor de cinquenta milhões de reais.

### 3.2.3 Licenciamento Ambiental

É a Resolução CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) Nº 237 de 19 de dezembro de 1997. Esta resolução “regulamenta os aspectos de licenciamento ambiental, estabelecidos na Política Nacional de Meio Ambiente”.

Estão inseridas neste contexto, entre outras, atividades de perfuração de poços e produção de petróleo e gás natural, fabricação e reparo de embarcações e estruturas flutuantes, fabricação de produtos derivados do processo de petróleo, transporte de cargas perigosas,

transporte por dutos, marinas e portos, terminais de petróleo e derivados e de produtos químicos.

Embora a atividade de produção de petróleo seja licenciada, na prática, observa-se a inexistência de licenciamento ambiental para atividades de escoamento de petróleo por navios aliviadores.

## **4 PRESERVAÇÃO E CONTROLE EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS**

Os impactos ambientais e as consequências socioeconômicas geradas pelos acidentes que resultaram em derramamento de óleo no mar têm encorajado o governo de vários países, bem como organizações independentes, a adotarem mecanismos de respostas a esses acidentes, com objetivo de reduzir os danos a eles associados.

O primeiro passo brasileiro foi promulgar a base jurídica mais importante para o meio ambiente brasileiro, a Lei nº 9.638, de 31 de agosto de 1981, que estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente, bem como instituiu o SISNAMA e criou o CONAMA. Alterada pela Lei nº 7.804/89, que criou o Conselho Superior do Meio Ambiente, presidido pelo Presidente da República, e instituiu o Cadastro da Defesa Ambiental.

Embora a proposta de concepção da estrutura nacional de resposta do Brasil seja uma exigência da OPRC/90, esta ainda se encontra em processo de discussão pelas autoridades competentes, sob coordenação do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

### **4.1 PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL (PEI)**

Conforme o disposto na Lei 9.966/00, os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, devem dispor de um plano de emergência individual como forma de controle e combate à poluição por óleo.

Em 12 de Junho de 2008, foi publicada a Resolução CONAMA nº 398, de 11 de Junho de 2008, que “dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração”.

Essa Resolução surgiu para revogar a Resolução CONAMA nº 293/01 e pela urgência do estabelecimento de diretrizes e procedimentos na ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo no Brasil.

Segundo o artigo 2º desta Resolução:

XXII – Plano de Emergência Individual - PEI: documento ou conjunto de documentos, que contenha as informações e descreva os procedimentos de

resposta da instalação a um incidente de poluição por óleo, em águas sob jurisdição nacional, decorrente de suas atividades.

De acordo com os artigos 3º e 4º, a apresentação do Plano de Emergência Individual dar-se-á por ocasião do licenciamento ambiental e sua aprovação quando da concessão da Licença de Operação (LO). E ao ser aprovado, deverá garantir a capacidade da instalação para executar as ações de resposta previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, com emprego de recursos próprios ou de terceiros.

O PEI deve incluir a identificação e avaliação dos riscos por fontes, hipóteses acidentais, descarga de pior caso, análise de vulnerabilidade, treinamento de pessoal e exercícios de resposta, e os responsáveis técnicos pela elaboração e execução do plano.

#### **4.2 PLANO DE ÁREA (PA)**

De acordo com o § 1º do artigo 7º da Lei 9.966/00 nas áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os PEI serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição. A consolidação desses planos em um único plano de emergência é responsabilidade das entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

Em 6 de novembro de 2003 foi promulgado o Decreto nº 4.871 que “dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas (PA) para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional”, e estabelece ainda que os órgãos ambientais competentes deveriam elaborá-lo até 31 de maio de 2004.

Segundo o artigo 2º deste Decreto:

VII – plano de área: documento ou conjunto de documentos que contenham as informações, medidas e ações referentes a uma área de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio, que visem integrar os diversos Planos de Emergência Individuais da área para o combate de incidentes de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta deste Plano e orientar as ações necessárias na ocorrência de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida.

O PA, conforme descrito no artigo 5º do mesmo Decreto, deverá garantir a capacidade de resposta definida nos PEI das instalações acionadas em um incidente de poluição por óleo, até que estas instalações recuperem plenamente sua capacidade de resposta.

### 4.3 PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA (PNC)

A Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC-90) determina que todo Estado parte deve estabelecer um sistema nacional de resposta a incidentes de poluição por óleo, incluindo um Plano Nacional de Contingência (PNC). E a Lei 9.966/00 estabelece que o PNC seja uma consolidação dos Planos de Área, pelo Órgão Federal de Meio Ambiente.

De acordo com o Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998, o PNC é um documento que fixa responsabilidades, estabelece uma estrutura organizacional nacional e define os procedimentos e os recursos disponíveis para resposta, nos diversos níveis operacionais ou de ação requerida.

Para Lei 9.966/00, artigo 2º:

XX – plano de contingência: conjunto de procedimento e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas.

Sua estrutura organizacional é composta por uma Autoridade Nacional, exercida pelo MMA; duas Coordenações Setoriais, exercidas pela ANP - representante da AM - pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis); e um Comitê de Suporte, composto por representantes de diversos ministérios. Essa estrutura é mostrada na figura 6.

Figura 6 – Estrutura Organizacional do PNC



Fonte: Estrutura Organizacional do PNC

Os incidentes envolvendo óleo em águas marítimas, provenientes de estruturas submarinas de perfuração e produção de petróleo, é responsabilidade da ANP. Enquanto, os

incidentes em águas interiores, executando as águas compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o territorial, é de responsabilidade do IBAMA.

Segundo o Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013, que institui o PNC, as medidas de resposta tomadas contra os incidentes de poluição por óleo são responsabilidade do poluidor, que deve ativar o PEI e comunicar as autoridades competentes.

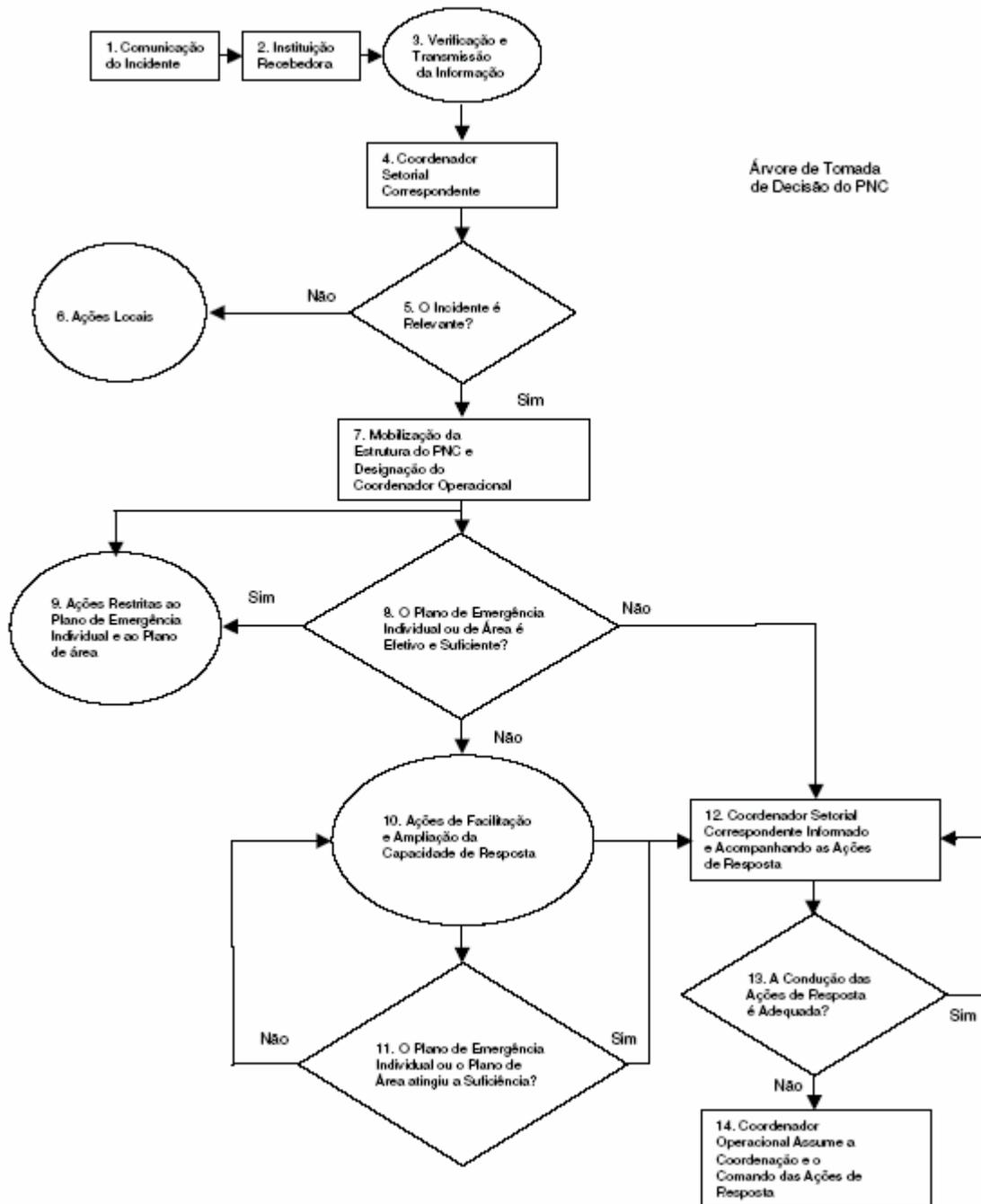
Após o recebimento da comunicação inicial do incidente e de informação da situação, o GAA (Grupo de Acompanhamento e Avaliação), composto por representantes da Marinha do Brasil, ANP e IBAMA, analisa a significância do incidente, classificando-o como nacional ou não, tendo como base os critérios estabelecidos no artigo 17 deste Decreto:

- I - acidente, explosão ou incêndio, de grandes proporções, que possam provocar poluição por óleo;
- II - volume descarregado e que ainda pode vir a ser descarregado;
- III - poluição ou ameaça significativa a corpos d'água e outros recursos naturais importantes quanto aos seus usos identificados ou à saúde pública, economia e propriedades;
- IV - sensibilidade ambiental da área afetada ou em risco;
- V - eficácia do acionamento dos Planos de Emergência Individuais ou de Área;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de a descarga atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não-identificado, em áreas não cobertas por Plano de Área; e
- IX - outros critérios julgados necessários.

Julgado relevante acionar o Plano, após evidências de que os procedimentos adotados pelo poluidor não são adequados ou que seus equipamentos não são suficientes, e, ainda, que o previsto no PA não se mostra adequado à resposta do incidente, inicia-se a imediata mobilização da estrutura do PNC (figura 6) para facilitar, adequar e ampliar a capacidade das ações de resposta adequadas.

A mobilização e o acionamento do PNC devem ocorrer de acordo com o descrito na árvore de tomada de decisão da figura 7. Esse acionamento pode ocorrer mesmo que o incidente de poluição por óleo não seja considerado como de significância nacional.

Figura 7 – Árvore de tomada de decisão do PNC



Fonte: Estrutura Organizacional do PNC

Conforme descrito no artigo 23 da proposta de Decreto do PNC, o Sistema de Informações sobre Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (SISNOLEO) é um dos instrumentos previstos na proposta do Plano Nacional de Contingência, na qual consta a sua definição como um sistema com acesso em tempo real, com capacidade de coletar, analisar, gerir e disseminar informações relevantes ao atendimento aos incidentes de poluição por óleo.

## **5 RESPONSABILIDADE CIVIL EM CASO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR**

### **5.1 CONCEITO DE RESPONSABILIDADE CIVIL**

“A noção da responsabilidade civil pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder a alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém pelos seus atos danosos” (STOCO 2007, p.114).

Segundo Lopes (1995, p.35) ela é “a obrigação de reparar um prejuízo, seja por decorrer de uma culpa ou de outra circunstância legal que a justifique, como a culpa presumida, seja por uma circunstância meramente objetiva”.

No direito marítimo, a responsabilidade civil segue os moldes do direito civil e comercial. Portanto, segundo os artigos 186 e 927 do Código Civil, a responsabilidade civil, chamada responsabilidade extracontratual, tem como ideia geral que aquele que causar dano a outrem deve responder por esse dano, o que implica que quem sofreu deve demonstrar o dano em si; o nexó de causalidade, que é a ligação entre a conduta do agente causador e o dano; e por vezes a culpa do causador.

Desse modo, pode-se afirmar que ela está intimamente relacionada à noção de reparar o prejuízo sofrido por outrem, em razão de um acordo anteriormente firmado, ou por imposição de lei.

### **5.2 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR POLUIDOR**

A responsabilidade civil do transportador marítimo em face de poluição por óleo pode ser definida como ato ilícito, segundo o artigo 186 do Código Civil:

Art. 186 – Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar o direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

A Constituição da República, no artigo 225, prevê:

Art. 225 – Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e

administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Infere-se, portanto, que a responsabilidade civil do transportador poluidor só ocorre se este tiver agido com culpa civil (negligência, imperícia ou imprudência), sendo assim dificultada a responsabilização do agente poluidor. Entretanto, é possível a aplicação da “Teoria da Responsabilidade Objetiva”.

Esta teoria abstrai a ideia de culpa que se caracterize a responsabilidade. Tanto o § 1º do artigo 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, como o § 1º do artigo 3º do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, que promulga a CLC-69, consagram o princípio do poluidor pagador, o correspondente a teoria citada.

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

Art. 3º - § 1º - Salvo o disposto nos §§ 2º e 3º deste Artigo o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste numa sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado ou descarregado de seu navio como resultado do incidente.

Então, é necessário apenas provar o dano e que o causador do ato seja o transportador marítimo, para que este seja responsabilizado civilmente. A prova do dano é a constatação de que o meio ambiente foi atingido pelo óleo; e o autor da poluição é o proprietário do navio, cujo óleo estava embarcado. Quando a poluição é de grande escala, estas provas são bem simples de serem constatadas.

O artigo 3º da Lei 9.638 traz a definição de poluidor.

IV – poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.

Sendo assim, também pode ser chamado a responder pelo dano ambiental: o responsável pela gestão náutica, o responsável pela gestão comercial (quando a gestão náutica e a comercial são de responsáveis diferentes) ou os afretadores da embarcação. No caso dos afretadores, haverá responsabilidade apenas em contratos Bareboat Charter Party (BCP) ou Time Charter Party (TCP).

### 5.3 EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE

Segundo o direito marítimo brasileiro, o transportador marítimo raramente se eximirá do dever de indenizar. Salvo em algumas exceções, como: força maior, caso fortuito e culpa exclusiva da vítima. Entretanto, as opiniões quanto à exclusão da responsabilidade por tais motivos são divergentes.

Atualmente, na doutrina de direito ambiental existem duas correntes: uma defende a “Teoria do Risco Criado” e a outra a “Teoria do Risco Integral”. A primeira admite a possibilidade de tal exclusão, enquanto a segunda, a mais adotada, não admite.

Na legislação brasileira, o proprietário se beneficia de excludentes estabelecidos nos § 2º e 3º do artigo 3º do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977 (CLC-69).

§ 2º - O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:

d) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou

e) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou

f) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função.

§ 3º - Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

Ao aceitar o descrito neste Decreto, indica que a legislação brasileira aceita a “Teoria do Risco Criada”, a qual admite a possibilidade das causas excludentes, embora não seja esta adotada pela maior parte da doutrina.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O meio ambiente marinho é uma integração do mar com recursos vivos e não vivos. Logo, toda e qualquer poluição, especialmente quando oriunda de derramamento de óleo no mar, provoca degradação com uma remota possibilidade de recuperação efetiva dos seres atingidos.

A partir da década de 70, o meio ambiente deixou de ser um assunto só de ambientalistas e passou a ser assunto de toda a sociedade. Portanto, diante de inúmeros desastres catastróficos, a Comunidade Marítima criou novas regras e procedimentos preventivos e corretivos para melhorar os padrões de segurança, promovendo a adoção de novos valores que levassem a mudança de comportamento frente ao meio ambiente.

Apesar da conscientização ecológica, o mar ainda se encontra em risco, pois, por exemplo, quando os incidentes acontecem, é notória a falta de eficiência e eficácia no cumprimento das Leis e Convenções, que tem levado a uma lenta e dolorosa destruição das águas.

No Brasil, a iniciativa de regulamentação das ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo foi a criação e aplicação de um Plano Nacional de Contingência, conforme a OPRC-90, baseada nos Planos de Emergência Individual e nos de Área, de modo a evitar danos provenientes de incidentes com óleo no meio ambiente marinho. Entretanto, este plano ainda esta sendo discutido e o decreto promulgado ainda está sob análise.

Segundo a legislação brasileira, poluir as águas sob jurisdição nacional é crime e para todo crime deve-se identificar o culpado. Tratando da responsabilização do transportador poluidor, este raramente se eximirá do dever de indenizar, salvo em algumas causas excludentes adotadas pela Lei, embora não sejam aceitas pela maioria da doutrina.

Portanto, é necessário que os marítimos tomem consciência da importância da preservação meio ambiente marinho, que além de ser uma forma de trabalho, como forma de comércio externo, que traz desenvolvimento econômico e social para o país, é essencial para que exista vida na Terra.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIDENTES Ambientais. **Acidentes Ambientais**. Disponível em: <[http://ambientes.ambientebrasil.com.br/energia/acidentes\\_ambientais/principais\\_acidentes\\_com\\_petroleo\\_e\\_derivados\\_no\\_brasil.html](http://ambientes.ambientebrasil.com.br/energia/acidentes_ambientais/principais_acidentes_com_petroleo_e_derivados_no_brasil.html)>. Acesso em: 04 jul. 2014.

BARBOASA, Vanessa. **Os 10 maiores acidentes petrolíferos da história**. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/10-maiores-acidentes-petroliferos-historia-556774?page=2>>. Acesso em: 04 jul. 2014

BRASIL. Decreto Nº 2.508 de 4 de março de 1998

BRASIL. Decreto Nº 2.870 de 10 de dezembro de 1998

BRASIL. Decerto Nº 6.478 de 9 de julho de 2008

BRASIL. Decreto Nº 8.127 de 22 de outubro de 2013

BRASIL. Decreto Nº 79.437 de 28 de março de 1977

BRASIL. Decreto Nº 87.186 de 18 de maio de 1982

BRASIL. Lei Complementar Nº 97 de 9 de junho de 1999

BRASIL. Lei Nº 9.478 de 6 de agosto de 1997

BRASIL. Lei Nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997

BRASIL. Lei Nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998

BRASIL. Lei Nº 9.638 de 31 de agosto de 1981

BRASIL. Lei Nº 9.966 de 28 de abril de 2000

BRASIL. Resolução Nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002

CARVALHO, Carlos Gomes de. **Introdução ao Direito Ambiental**. 1ª Ed. Cuiabá: Verde-Pantanal. 1990

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. **Vazamentos de Óleo**. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/vazamento.asp>>. Acesso em: 14 jul. 2014

CONAMA. **Resolução Nº 237**. Disponível em: <[www.mma.gov.br/port/conama](http://www.mma.gov.br/port/conama)>. Acesso em: 29 jul. 2014

CONAMA. **Resolução Nº 293**. Disponível em: <[www.mma.gov.br/port/conama](http://www.mma.gov.br/port/conama)>. Acesso em: 29 jul. 2014

CONAMA. **Resolução Nº 398**. Disponível em: <[www.mma.gov.br/port/conama](http://www.mma.gov.br/port/conama)>. Acesso em: 29 jul. 2014

DPC. **Diretoria de Portos e Costas**. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br>>. Acesso em: 24 jun. 2014

DUARTE, Alecio. **Impactos pelo óleo no mar**. Disponível em:

<<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAAZ5IAL/impactos-pelo-oleo-no-mar?part=3>>.

Acesso em: 14 jul. 2014

FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2010

GEOBRASIL. Revista GEOBRASIL, 2002. **Perspectivas do meio ambiente no Brasil**.

Disponível em: <<http://www.wiiuma.org.br/geobrasil/geobrasil.html>>. Acesso em: 16 jul. 2014

IMO. **Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios**. Disponível em:

<[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes)>. Acesso em: 24 jun. 2014

IMO. **Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo**. Disponível em:

<[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes)>. Acesso em: 24 jun. 2014

IMO. **Convenção Internacional sobre Reparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo**. Disponível em:

<[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes)>. Acesso em: 24 jun. 2014

IMO. **Convenção sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo**. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes)>.

Acesso em: 24 jun. 2014

ITOPF - **International Tanker Owners Pollution Federation**. Disponível em:

<<http://www.itopf.com/fate.html>>. Acesso em: 02 jul. 2014

LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Direito Marítimo: Acidentes da Navegação e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <<http://www.ambito-juridico.com.br/pdfsGerados/artigos/7102.pdf>>.

Acesso em: 19 jun. 2014

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. I e II. Barueri: Editora Manole, 2007

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Segurança marítima e desenvolvimento sustentável**.

Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6842](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6842)>. Acesso em: 04 jul. 2014

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Responsabilidade dos estados nos acidentes marítimos**.

Disponível em: <<http://portogente.com.br/colunistas/eliane-octaviano/responsabilidade-dos-estados-nos-acidentes-maritimos-31106>>. Acesso em: 31 jul. 2014

SCARTOZZONI, Ada Maria. **Poluição Marítima do Litoral**. Disponível em:

<<http://flavionogueira.wordpress.com/ecologia/oceano/poluicao-maritima-do-litoral/>>.

Acesso em: 22 jul. 2014

SILVA, Willian Lopes da. **Considerações e aspectos jurídicos sobre a poluição marítima.**  
Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/7968/Consideracoes-e-aspectos-juridicos-sobre-a-poluicao-maritima>>. Acesso em: 24 jul. 2014